O Verde-Oliva

Centro de Comunicação Social do Exército

Brasília, Março de 1982 — N.º 72

31 de Março
Revolução Democrática

1964







1982





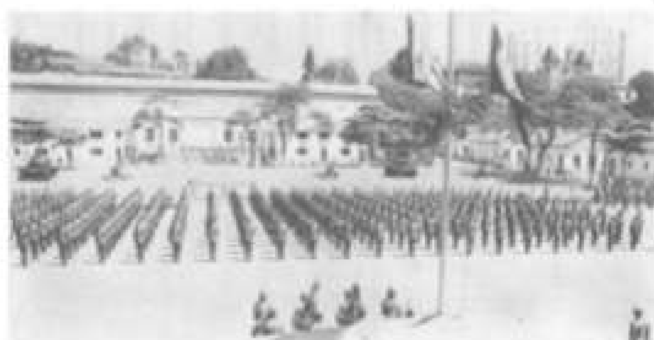


Brasil, 18 anos de desenvolvimento pela família brasileira



ATUALIDADES

Declaração de aspirantes do CPOR/RJ



Em solenidade presidida pelo Cmt I Ex, Gen Ex **Heitor Luiz Gomes de Almeida**, o Centro de Preparação de Oficiais da Reserva do Rio de Janeiro, realizou a Declaração de Aspirantes da Turma Mar Bittencourt.

A cerimônia constou de entrega de prêmios e diplomas, apresentação do grupamento, recepção à Bandeira, canto da Canção do Exército, passagem do Estandarte, homenagem ao Patrono dos CPOR, Ten Cel **Correia Lima**, entrega de espadas, compromisso dos aspirantes e desfile.

O ato contou com a presença de autoridades da área e convidados dos formandos.

Economizando energia



O 17.° Regimento de Cavalaria (Amambai — MS) construiu e inaugurou, no dia 5 de fevereiro, o seu biodigestor, que, empregando como matéria-prima dejetos animais, fornecerá energia a baixo custo operacional.

Trata-se de iniciativa pioneira e sua construção foi orientada tecnicamente pelos engenheiros da EMPAER — MS, sendo a produção diária equivalente a 12 (doze) bujões comuns de gás engarrafado.

Criação do Ministério da Guerra

Em 16 de março de 1808, por Decreto Imperial, foi criado o Ministério da Guerra e Estrangeiros, tendo sido designado para assumi-lo D. **Rodrigo de Souza Coutinho** — Conde de Linhares.

A partir de 22 de abril de 1821, os "Negócios da Guerra" foram separados dos "Negócios Estrangeiros".

A denominação de **Ministério do Exército** surgiu com o Decreto-Lei n.° 200, de fevereiro de 1967 — Reforma Administrativa.

A

Desde o século passado, vem o Exército, através de suas Unidades de Engenharia, executando obras em tempo de paz em prol da segurança, do desenvolvimento e da integração nacionais, com a finalidade de adestrar os seus quadros para missões que são normais aos Batalhões de Engenharia em tempo de guerra e de cooperar com outros órgãos da Administração Pública.

Estas obras são frutos de convênios firmados entre o Ministério do Exército e outras Entidades Públicas Federais, Estaduais ou Municipais e sua execução está condicionada à parcela de recursos que anualmente é destinada por estas Entidades às Unidades Militares.

As cooperações mais constantes ao longo destes anos têm sido com o Ministério dos Transportes na construção da malha rodo-ferroviária nacional, com o Ministério da Saúde e da Previdência Social na assistência às populações ao longo dos eixos de trabalho das Unidades de Engenharia e com o Ministério do Interior durante as calamidades públicas e obras contra as secas no Nordeste. Ultimamente vem também o Exército cooperando com o Ministério da Agricultura (INCRA) na preparação de estradas pioneiras em novas áreas de colonização e com vários Governos Estaduais na abertura de estradas, construção de escolas, açudes e poços artesianos.

O acervo de realizações das Unidades de Engenharia até 1980 mostra por si só o treinamento de seus quadros e quanto tem o Exército contribuído para a integração e desenvolvimento do Brasil. No campo rodoviário, foram implantados mais de 10.000 km de estradas, melhorados 3.600 km, pavimentados 4.500 km e construídos 24.000 m de pontes. No setor ferroviário foram lançados 3.200 km de trilhos, abertos 52.000 m de túneis e construídos 20.000 m de pontes e viadutos. Mas as Unidades de Engenharia não se limitaram somente a construir estradas. Perfuraram poços artesianos, construíram açudes, campos de pouso, quartéis, casas, escolas, sanearam cidades, socorreram populações nas calamidades públicas, em particular as de seca do nordeste, e levaram tranqüilidade e progresso para diversas áreas do território nacional.

Algumas obras pela sua magnitude na época em que foram construídas e pelos efeitos que produziram, merecem ser destacadas:

— Construção da linha telegráfica Cuiabá (MT) — Porto Velho (RO);

— Construção das rodovias: Joinville (SC) — Curitiba (PR) — Ribeira (SP); Ponta Grossa (PR) — Foz do Iguassu (PR); Vacaria (RS) — São Borja (RS); Petrolina (PE) — Picos (PI) — Teresina (PI); Natal (RN) — João Pessoa (PB); Cuiabá (MT) — Santarém (PA); Manaus (AM) — Boa Vista (RR); Divisa BR/VE; Porto Velho (RO) — Rio Branco (AC) — Cruzeiro do Sul (AC).

— Construção das ferrovias Mafra (SC) — Lages (SC) — Gen Luz (RS); Brasília (DF) — Araguari (MG) — Uberlândia (MG); Roca Sales (RS) — Passo Fundo (RS); Santiago (RS) — Santo Ângelo (RS); Jaguari (RS) — São Borja (RS).

A Diretoria de Obras e Cooperação (DOC) é o órgão de Apoio técnico-normativo do Departamento de Engenharia e Comunicações incumbido de realizar as atividades referentes à execução de obras de cooperação com outras entidades da Administração Pública, que venham a ser atribuídas a Organizações Militares do Exército por força de convênios.

Como elemento de execução, a DOC conta com as seguintes organizações militares:

Engenharia Militar

— O 1.º Grupamento de Engenharia de Construção, João Pessoa (PB), com quatro Batalhões de Engenharia de Construção: 2.º BE Cnst — Teresina (PI), 3.º BE Cnst — Picos (PI), 4.ºBE Cnst — Barreiras (BA) e 1.º BE Cnst em fase de transferência de São Gabriel da Cachoeira (AM) para Caicó (RN).

— o 2.º Grupamento de Engenharia de Construção, Manaus (AM), com cinco Batalhões de Engenharia de Construção: 5.º BE Cnst — Porto Velho (RO), 6.º BE Cnst — Boa Vista (RR), 7.º BE Cnst — Cruzeiro do Sul (AC), 8.º BE Cnst — Santarém (PA) e 9.º BE Cnst — Cuiabá (MT).

Além destas unidades tem ainda dois Batalhões Ferroviários — o 1.º B Fv — Lages (SC) e o 2.º B Fv — Araguari (MG) e uma Comissão de Estradas de Rodagem (CER/3) em Jardim (MS).

Todas estas organizações militares encontram-se em plena atividade, executando as mais variadas obras de cooperação e entre as quais se destacam: pavimentação da BR 020/242 — trecho Brasília (DF) — Barreiras (BA) — Ibotirama (BA) com mais de 800 km de extensão, que deverá estar concluída até novembro de 1982; pavimentação das BR 070 — trecho Cuiabá (MT) — Cáceres (MT); BR 163 — trecho Cuiabá (MT) — Estivado (MT) e Santarém (PA) — Entroncamento BR 230; BR 174 — trecho Boa Vista (RR) — Caracaraí (RR) e BR 364 — trecho Porto Velho (RO) — Ariquemes (RO); remodelação das ferrovias EF-116 — trecho Ponta Grossa (PR) — Gen Luz (RS) e EF-050 — trecho Brasília (DF) — Pires do Rio (GO); construção da EF-045 — trecho Celso Bueno (MG) — Araguari (MG); construção de vários açudes na região Nordeste e abertura de estradas vicinais na região Amazônica para implantação de novos polos de colonização.

No corrente ano, os Batalhões Ferroviários serão empregados também na construção da superestrutura da Ferrovia do Aço e na construção da EF-277 — Guarapuava — Cascavel.

MISSÕES ATUAIS

OBRAS RODOVIÁRIAS

OBRAS FERROVIÁRIAS

OBRAS DIVERSAS

LEGENDA

3.º Pelotão Especial de Fronteira – Forte Príncipe da Beira



"A soberania e o respeito de Portugal impõem que neste lugar se erga um forte, e isso é obra e serviço dos homens de El-Rei, nosso Senhor e, como tal, por mais duro, por mais difícil e por mais trabalho que isso dê... é serviço de Portugal. E tem de se cumprir."

(D. Luiz de Albuquerque Mello Pereira e Cáceres, 4.º Capitão-General da Capitania de Mato-Grosso — Jun de 1776)

A fim de defenderem o imenso continente que lhes legara a bula papal ou lhes confiara o Tratado de Tordesilhas, sentiram os portugueses a necessidade de levantar fortificações em pontos estratégicos da extensa terra brasílica. Fortes, redutos, baterias, fortalezas, praças-fortes, de simples troncos de madeira e taipa grossa ou de volumosas pedras, em notáveis trabalhos de cantaria, imponentes ou de modesto porte, foram surgindo, desde o primeiro século do descobrimento, em todos os pontos ou acidentes geográficos que indicavam ou exigiam uma obra de defesa.

Até hoje se reconhece como foram sabiamente escolhidos os lugares em que se ergueram essas fortificações, em número superior a duzentos, e como obedeceram a um plano de defesa estratégica da América portuguesa.

A simples enumeração das obras de fortificação que chegaram aos nossos dias, mesmo em ruínas, é suficiente para mostrar o esforço, a audácia e a determinação de defender a Colônia, que se transformou num dos mais vastos países do mundo.

De todas as edificações construídas que formaram o sistema de defesa fixa do vasto território nacional, muitas já inexistentes, outras com ligeiros vestígios ou traços de sua história e do heroísmo dos que as defenderam, a do **Forte Príncipe da Beira** é considerada como a de localização e construção mais perfeitas, que elevam muito alto o conceito de estratégia e da engenharia militar no período colonial.

Como um atestado vivo de uma época, ergue-se à margem direita do rio Guaporé, o Forte que assegurou o domínio do Amazonas por muito tempo.

D. **Luiz de Albuquerque Mello Pereira e Cáceres** criou este baluarte de primeira ordem para que, servindo de sustentáculo ao domínio português neste rio, perante as arremetidas do vizinho Vice-Reinado do Peru, permitisse ao Governo de Vila Bela prestar maior atenção ao rio Paraguai.



A cerimônia de lançamento da Pedra Fundamental do grandioso forte foi realizada a 20 de junho de 1776, presidida por D. **Luiz de Albuquerque.**

Sobre sua construção surgem muitas perguntas a quem o visita: Como foi possível construir há duzentos e seis anos, naquelas paragens, tão portentoso empreendimento? As pedras que compõem a Fortaleza foram trazidas de onde e por que meio, tendo em vista as dezenove cachoeiras entre Guajará-Mirim e Porto Velho? O fosso existente no centro do pátio interno para que servia? Rota de fuga? Depósito de munição?

Essa monumental obra se afigura muito mais audaciosa quando se pensa nas distâncias verdadeiramente continentais que separam aquele ponto da nossa fronteira



ocidental, da única via de comunicação então existente — o Oceano Atlântico. Além dessa distância, outra séria dificuldade existia e existe até hoje para quem deseja atingir aquela área por via fluvial; são as corredeiras do rio Madeira, que impedem a navegação em um longo trecho de seu curso.

Segundo consta, a pedra necessária à obra veio inicialmente de Belém, por via fluvial, através dos rios Amazonas e Madeira. Posteriormente, passou a vir de Albuquerque ou de Corumbá, em Mato Grosso, subindo o rio Paraguai até o Jauru e daí, por terra, até a margem do Guaporé em uma distância de cerca de 1500 quilômetros.

A mão-de-obra especializada era um problema sério naquela época. Pedreiros, carpinteiros e artífices diversos foram trazidos do Rio de Janeiro e de Belém. Mais de duzentos homens trabalharam nessa obra, cujo término somente ocorreu seis anos após, sendo seu primeiro comandante o Capitão de Dragões **José de Mello da Silva Castro e Vilhena.**

Duzentos e seis anos são passados. A velha Fortaleza continua de pé como um atestado de lutas e sacrifícios.

O 3.º **Pelotão Especial de Fronteira,** destacado do 6.º Batalhão Especial de Fronteira (Guajará-Mirim), está sediado ao lado do antigo Forte.

Nossos companheiros, verdadeiros sentinelas deste longínquo torrão brasileiro, têm por missão vigiar as linhas de fronteira, guardando as vias naturais de acesso ao território nacional e criar condições para o desenvolvimento da região, incrementando a ocupação física da área.

(Texto extraído da Revista Militar Brasileira)

Exército - Presença Nacional